



人がクルマに恋した世紀 20th Century

期間：2005年3月15日～9月25日

会場：本館2階 特別展示室

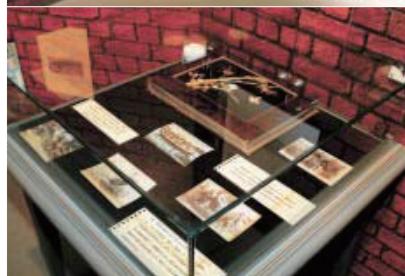
20世紀は“自動車の世紀”と言われ、クルマが人のよきパートナーとなった時代です。今回の企画展では、ガソリン自動車が走り始めた時代からおよそ100年にわたるクルマの歴史を眺めながら、人とクルマの関わりを紹介し、開館から17年目を迎えた当館の博物館活動をご覧いただきます。

I 人と車の出逢い～馬なし馬車に驚いた～ 1900～1910年代

- ガソリン自動車誕生
- 欧米エンジニアの新技術競争で進歩
- アメリカは量産技術を確立
- 日本は突然、海外から自動車が持ち込まれる



錦絵コーナー

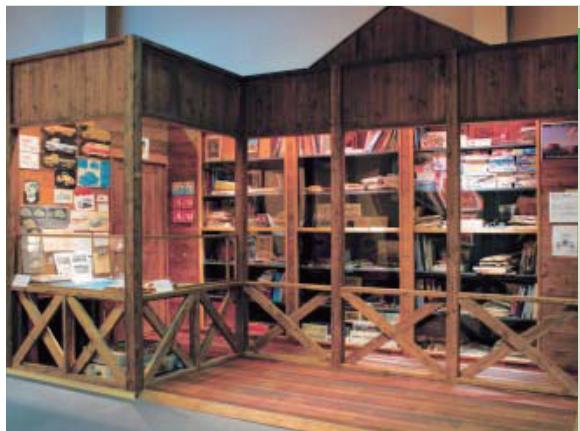


明治時代の写真



■ランチスター (1904 イギリス)

イギリスにおいて最初のガソリン自動車である10hpモデル(1901年)のエンジンを水冷化し、最高出力を12hpに向上したモデル。1902年から1904年まで生産。



自動車の歴史研究家の部屋

当館展示監修者・五十嵐平達さんのコレクションの一部を展示



Ⅱ クルマで世界は広がった～クルマ文化の開花～ 1920～1930年代

- 欧米では、クルマが生活に定着
- アメリカは自動車市場が急成長、新ライフスタイルを生む
- 日本の庶民は乗合乗用車、一部の階級で自家用車



絵本



カーマスコット



■ ブガッティ・タイプ57C (1938 フランス)

ブガッティのロードモデルのうち最も優れたツーリングカーといわれる。アルミ製ツインカムエンジンは高い完成度を誇る。駿足に加え、実用性、優雅さ、上品さを兼ね備える。



■ ダットサン・11型フェートン (1932 日本)

ダットサンの名が初めて登場した1932年のモデルで、極めて合理的な設計と愛らしいスタイルにより一世を風靡した。価格は1,800円で、当時の日本組立てフォード車の半額であった。

Ⅲ 人とクルマの挑戦 1940～1950年代

- アメリカは大型化、テールフィンスタイルで栄華を誇る
- ヨーロッパでは、マイクロカーが庶民の足として活躍
- 日本はトラック生産を足がかりとし敗戦から復興



アメリカ車カタログ



■ メッサーシュミット KR200 (1955 ドイツ)

第二次世界大戦後、航空機メーカーであったメッサーシュミットが、自動車産業への転身を図り、1953年から1962年まで生産した3輪キャビン・スクーター。



■ シボレー・インパラ (1959 アメリカ)

1950年代のアメリカ車の特徴である大型ボディ、大馬力エンジン、テールフィンスタイルのモデル。

IV 夢に輝いたクルマたち～憧れから共存へ～ 1960～1980年代

- 欧米に続き、日本も本格的モータリゼーションが始まる
- 1970年代以降、日本でもクルマは生活の一部に
- クルマが身近となり、クルマ玩具も変化する



「タンタンの冒険旅行」に登場するクルマ



サンダーバードのFAB1号



バットマンのバットモービル



■トヨタ2000GT ボンドカー(1966 日本)

映画「007は2度死ぬ」のために作られた2台のボンドカーのうちの1台。ベース車のトヨタ2000GTは、日本にかつてなかったグランツーリスモとして、3つの世界記録と13の国際新記録を樹立。

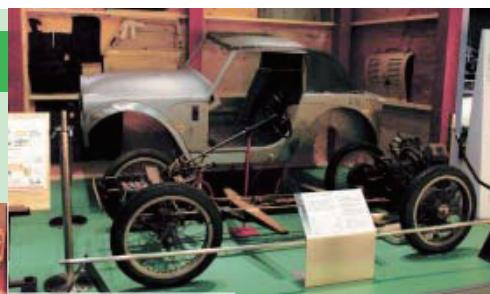
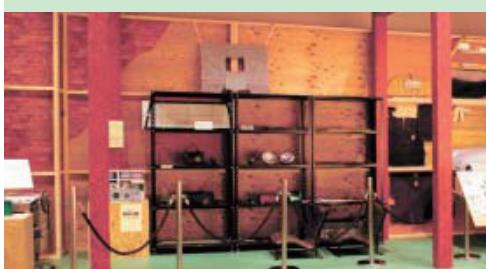


■デロリアン(1982 アメリカ／イギリス)

GM社でシボレー部門の副社長として活躍したジョン・デロリアンが自らの構想で製造・販売を行った、リアエンジン方式のスポーツカー。映画「バック・トゥ・ザ・フューチャー」のタイムマシンとして有名になった。

当館のレストレーション

トヨタ博物館では「歴史の体系的な研究」を第一の目的としており、オリジナルの状態を忠実に再現し、当時の姿に近づけるように復元作業を行っている。



(レストア中)

■フライングフェザー(1955 日本)
復興期に登場した簡易な構造の超小型車。トラックをベースとした車が多い中、本格的な四輪乗用車で、空冷V型2気筒エンジン、四輪独立懸架で時速60kmの性能を持っていた。



(完成車)

展示企画者より

今回の企画展を通して私たちが一番伝えたかったのは、博物館が行っている活動、特に学芸活動の楽しさでした。

クルマに関する様々な資料を調査・研究していくこと。貴重なクラシックカーを復元・レストアしていくこと。そしてその成果を皆さんに見ていただくこと。それぞれが博物館に勤めるものの喜びであり、その幸せを少しでもお裾分けしたいという思いでこの企画展を開催しました。私たちのそんな気持ちを少しでも感じていただけましたら幸いです。



藤井麻希

杉浦孝彦

宗沢清美

クラシックカー・フェスティバル開催

3月20日(日)、豊田市のフォレスタヒルズにて恒例の「クラシックカー・フェスティバル」を開催しました。今年は愛・地球博の影響を考慮したため、例年より2ヶ月早い開催となりましたが、クラシックカー愛好家や家族連れな

ど約13,000人もの来場者で賑わいました。会場にはトヨタ博物館の収蔵車16台と全国各地から一般参加車両82台のクラシックカーが集まり、様々なイベントを行ないました。

クラシックカーパレード

当館からは、世界初のガソ

リン自動車ベンツ パテント モトールヴァーゲン(1886年・ドイツ)や初走行披露となるシボレー コンフィデレイト シリーズBA(1932年・アメリカ)など世界各国のクラシックカー7台が走行。一般参加車両(1975年以前の国産車)とともにパレードしました。



シボレー コンフィデレイト



ベンツ パテント モトールヴァーゲン

クラシックカーテルフィン

大きなテールフィンを持つキャデラック エルドラド

(1959年・アメリカ)やシトロエン 11 Bレジェ(1953年・フランス)など6台が走行。クラシックカーの乗り心地を体感できる試乗会は今年も大人気でした。



パッカード ツインシックス(1920)

クラシックカーディスプレイ

ベンツ300SL(1955年・ドイツ)など変わり型ドアのクルマ3台を展示。



ステージイベント

愛・地球博のマスコット「モリゾーとキッコロ」が登場すると子どもたちは大喜び。その他、地元「松平わ太鼓」のオープニング演奏や愛知県出身の「加藤ミリヤライブ」など盛りだくさんの内容で会場をわかせました。



加藤ミリヤ ライブ

周辺イベント



よろず相談
レストアコーナー



世界の屋台村



トヨタ博物館
ミュージアムショップ

屋内会場

プラモデルやペーパークラフトなどの工作教室には、たくさんの親子連れが参加していました。ちびっこたちは、ペダルカーやふわふわランドで仲良く遊んでいました。



フォード カスタム 4ドアセダン

1949年（アメリカ）

●長×幅×高：5005×1860×1620mm ●軸距離：2885mm ●エンジン：水冷V8気筒SV 3927cm³ 100ps{74kW}/3600min⁻¹



「フラッシュ・サイド」スタイルの「ヤング・フォード」 フォード カスタム 4ドアセダン (1949年 アメリカ)

西川 稔

1 華々しい発表会

1948年(昭和23)6月8日、アメリカ・ニューヨーク市のウォールドーフ・アストリアホテルで、1台の新型車が華々しく、そのペールをぬいだ。49年型新型フォードであった。「フラッシュ・サイド」と呼ばれたそのスタイルは、すでに戦後型ではカイザーやフレイザーで一部取り入れられていたが、これを全面的に採用。人々はその美しいスタイルに見入った。そして、このニュースは全米はおろか、世界中に広がっていった。

2 センセーショナルな報道

『ニュース・ウィーク』誌は、発表直後の6月14日号で「ヤング・フォード7200万ドルのギャンブル」という特集記事を組んだ。新型車を余すところなく伝えたこの特集では、弱冠30歳で、フォード社の総帥として、新型車開発を指揮したフォード・II世と新しいフォード社の体制についても詳しく解説した。

写真誌『LIFE』でも5ページを使って、新型フォードの発表を伝えた。若々しい笑顔で電話の受話器を握るフォード・II世の表情が印象的だ。人々は、彼の姿に戦後の新しい時代の到来を実感したことだろう。

わが国でも、新型フォード誕生のニュースは、いち早く伝えられた。6月8日発表から3週間後の7月1日発刊の『自動車

青年』(自動車交通弘報社刊)では特集「新型フォードを語る」と題する5ページの特集記事を掲載している。その冒頭の部分を見てみよう。

「今年の6月8日、アメリカのウォールドーフ・アストリアホテルの宏大な舞踏室で白色と繡子と金を散りばめた布に張られたステーデにおいて、ピカピカと新しいフォードが御目見栄した。それは、滑らかな長方型で、おまけに平べったい、そして流線型の車であった。その高さは、たった五呎三吋(約1.6m)でラジエーター・グリルの前から後部の荷物入まで、完全に新設計されたものである」

また、1949年1月15日発行の『ポピュラー・サイエンス』誌(日本語版)特集自動車篇でも、16ページにわたりイラストを多く使って、詳しく解説を行っている。その一部分を紹介しよう。

「1949年型はスタイルの上から見れば地上を走るどの車よりも進歩した形をもっている。しかもそれは戦後のフォード車の出足の早さと高速度とを更に凌駕し、スプリングと緩衝装置とは悪道路で60マイル以上の速度を出しても心地よく揺れる程度の影響しか与えない。私は実際それを操縦して見て飛ぶ様な軽快さを味わっているのだから間違いない話である」

3 49年型フォードの特徴

五十嵐平達氏が執筆された『世界の

自動車フォード2』によれば、「最大の特徴は、全く白紙から再出発させたレイアウトで、このため全く別の車になってしまった。それは全長を変えずに車室容積を増加させることを目的としたもので、フォード社としては創立以来初めて、前車軸を独立懸架とすることでエンジンを5インチ前方の位置へ移し、しかも低くマウントさせ、このため車高も4インチ削られたが、逆に室内は広くなり、後席もタイヤハウスをよけられたので、スペース的にも乗り心地向上にも理想的な条件になった。そして、余分の後方スペースはトランクに充当されたので4ドアセダンでも容量は1.5倍も多くなった」と室内の広さを強調している。

実際、リアシートに乗り込んでみると、その広さが実感でき、柔らかいシートとともに快適な空間をつくりている。運転席はベンチシートでありなじみのない筆者の感覚では、少し窮屈な印象を持ったが、当時としてはこれで結構広く運転しやすかったことであろう。

以下、この車両の主な特徴を列記しておこう。(五十嵐平達著『世界の自動車 フォード2』より引用・抜粋)

①エンジンは大別してV8エンジンとシックスの2種類。圧縮比が6.8:1に上げられた以外は変更なし。(エンジンは開発時間の不足で小改装に止められたという)



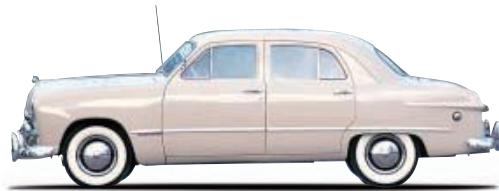
1948年6月8日に行われた新車発表会



1948年6月14日号
『ニュース・ウィーク』誌の特集記事



1948年6月『LIFE』誌の特集記事



②ボディはカスタムシリーズの名を冠する基本5種と無名の4種に区別され、最終的には9種類。

③フレームはXタイプをやめ、新しい5本のクロスメンバーを有する箱型のレーダータイプ(現ラダータイプ)。ただし幌型ボディの場合のみXタイプが別に用意され、51年型まで変更なし。

④ドアは4ドア全部前ヒンジ式。駐車場で他車のドアにぶつけられた場合のサイドガードとしてクローム線が入っていた。

4 ボディが強度不足?

49年型フォードの評価で、一番多く聞かれたのは「ボディが強度不足ではないのか」という点であったという。ボディにガタが出るという風評が出たらしいが、どうも真相は「ドアの閉まり音が安っぽかった」ためにまねいた悪い印象のせいであったらしい。

フォード・II世は、自ら車両置場へ出かけドアの開閉をさせて、「この音をすぐ改善せよ」と命じたという。これにより、次の50年型では、ドア回りは特に強化され、「閉まり音」は高級車並みとなったという。

5 わが国への移入

1949年(昭和24)当時、フォードの日本ディーラーは、まだ戦後の業務再開が

果たせず、国内向けの販売は行われていなかった。当時は、GHQが家族向けの新型車をPX(ポスト・エクスチェンジ占領軍売店)で販売したという。

従って、通常のディーラー販売とは異なり、アフター・サービスが不完全であり前述のドアの風評などがそのままに放置されたという。

その後、10年も過ぎてやっと「ボロな中古の49年フォード」を入手した日本人オーナーにとっては、ほとんど手の加えられていない状態の同車に対して、あまり良い評価を下すことはなかったといわれている。

それ以前のフォード車といえば、完璧なまでのアフター・サービスが有名であり、車両の整備は、各ディーラーによって万全に行われていたはずである。

「わが国では、49年型フォードは、全くフォードらしくない売られ方をしてしまった」と、五十嵐平達氏も指摘している。

6 まとめ

~アメリカでは爆発的な売れ行き
今までみてきたように本国アメリカでは、49年型フォードは、戦後型車として華々しく登場。“フラッシュ・サイド”と呼ばれた新しいスタイルが脚光を浴び、人気を集めた。

また、それを生み出したのが、フォード・II世という若々しい気鋭の経営者で

あったことも話題となり、フォード社の業績回復の契機となった。そこで付けられた名前が“ヤング・フォード”。ヤング・フォードはその後の5年間、ライバル車シボレーを上回る売上を記録したという。

まさに49年型フォードは、同社の戦後のエポックメーキングとなっただけでなく、ライバル各社に大きな影響を与えたのである。

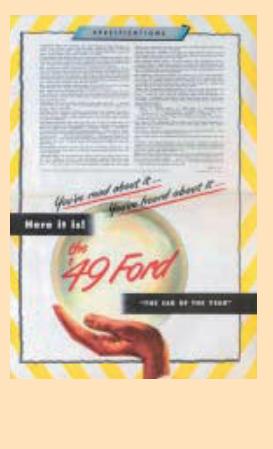
その後、ライバルのGM、クライスラーも相次いで本格的な戦後型車を発表していく。そして、50~60年代のいわゆる“ビッグ3の時代”へと入っていくことになるのである。

■現在、当館新館2階に展示している49年型フォードの室内を覗いてみてください。あたかも進駐軍の将校が夫人同伴で夕食か映画にでも出かけたといった演出を施してみました。

なお、リアシートに置いてある映画雑誌『フィルム・ランド』(1950年5月号)の表紙はジェーン・アリソン。懐かしいと思われる方も多いのではないかでしょうか。

参考文献

- ・「世界の自動車 フォード2」二玄社(1971年)
- ・「写真が語る自動車の戦後」ネコ・パブリッシング(1996年)
- ・「自動車青年」(1948年)
- ・「ポピュラー・サイエンス」(1949年)
- ・「カー・グラフィック」(1978年10月号)



クルマとは長いつきあいです

免 許を取ったのは高三の夏休みでした。16歳で日活映画のオーデションを受けてデビューした翌年です。その頃は16歳で軽免許が取れました。それで免許を取ってすぐにマツダ・キャロルを買いました。正確に言うと父に買ってもらったのですけど。当時、家は調布だったものですから、近くの撮影所にはこのキャロルで通いました。甲州街道など広い道路では、一番端の車線を走り信号待ちのクルマを追い越して一番前にパッと出て行く、そんなおてんばな運転をしていました。

昭和30年代半ばのことですから、女の子が車を運転しているのは珍しいとは思います。でも、父はオートバイに乗っていましたし、2人の姉も、私が小さい時からクルマを運転していましたので、自分ではそんなに違和感はありませんでした。8つ違いの姉はキャデラックに乗っていて、祖母の家によく連れていってもらいました。

20 歳の時、普通免許を取りコロナに乗り換えました。運転が楽しい頃で、仕事やプライベートであちこちでかけました。苦い思い出もあります。キャロルから乗り換えて間もない頃、まだコロナの車幅感覚が分からぬのに、細い道で対向車がスピードを緩めずに来たんですよ。私もスピードを落とさずそのままスーっと走ったのですから、電柱にクルマの横をガガガガガーって擦ってしまいました。

その後はスカイラインなどスポーティなクルマを乗り継いだ後、グロリアなど大きなクルマを乗るようになりました。その頃からでしょうか、しだいに後席に乗ることが多くなり、今はベンツに乗っています。

クルマを購入する時、ボディカラーはそのクルマに一番似合った色を選ぶようにしています。ですからカタログなどもよく見て自分で決めますよ。今はシルバーのSクラスです。



女 優
松原智恵子さん

結 婚したのは27歳でした。新婚早々の頃、主人の仕事に同行してクルマでヨーロッパから北アフリカを周る旅をしたのは忘れられない思い出です。一日何百キロと広い荒野や大地を駆け抜け夕方に小さな街で宿泊する、そんな旅でした。

その時、スペインも走ったのですが、グラナダやアビラなどにあるパラドールという宿泊施設が特に印象に残っています。その日の朝地図を見て何百キロ先のここに行こうと決め、その街に着いたら宿を探す、そんなふうにしていました。主人と交代しながら運転したのですが、丘の上に古い貴族の館や修道院のような建物が現れるので、何だろうと思って行ってみるとそれがパラドールだったこともあります。中世の趣のある素敵な施設で、予約しなくとも空いていれば快く泊めてくれるんですよ。



スペイン アビラにて

旅の途中では辺鄙なところにも何回か泊まりましたが、ちっとも苦になりませんでした。土地の食事もよく食べましたが一度、失敗して…。アリジェでソーセージを食べたところ体調を崩し、領事館で休ませていただいたことがありました。後で赤痢と分かったのですが、それ以来、海外では生ものは避けて火の通ったものを食べるよう気をつけています。

日本では、箱根の方を周るのが好きですね。その時はお友達と交代で運転します。温泉も好きですが、何より富士山が好きです。皆さんそうじゃないかと思いますが、雄大な姿を見ていると心が安らぎますよね。新幹線に乗っていても、お天気だとついつい今日の富士山はどんな姿をしているのかなとワクワクしながら窓を眺めています。

ク ルマの運転は今でも好きですが、運転の仕方は年齢とともに変わったように思います。今はスピードは出さずゆっくりと運転しています。高速道路なども左側の車線を制限速度を守って走っています。仕事で移動するときは運転はしませんので、後席でお化粧したり時にはこっそり着替えたりすることもあるんですよ。言ってみればクルマは移動する部屋のようなものですね。でもいつもクルマを使うわけではなく、健康のためにも、近くの用事はなるべく歩いて行くよう心がけています。

環境問題にも関心をもっています。アカデミー賞の授賞式に、ディカプリオさんなど海外の俳優たちがプリウスに乗っていましたね。ハイブリッドカーで後ろの席が大きくて乗心地がいいクルマが出たらいいなあと思っています。

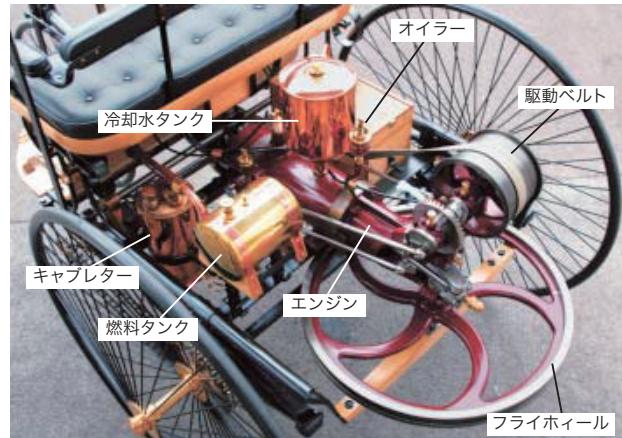
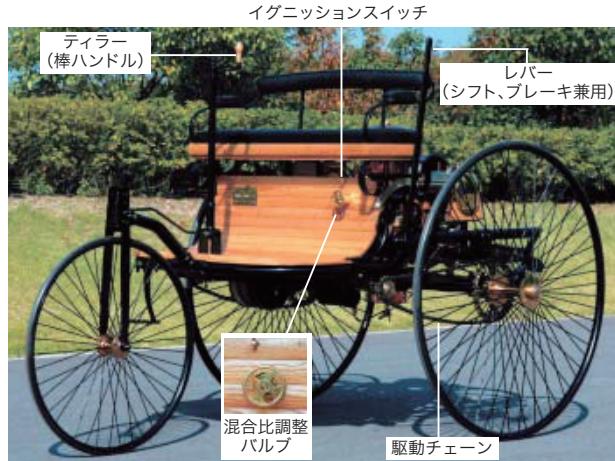
松原智恵子（まづら・ちえこ）
1945年生まれ。愛知県名古屋市出身。1961年日活より映画デビューし、吉永小百合、和泉雅子とともにアイドル「3人娘」として数々の映画に出演・ヒロインをつとめる。現在多くの映画やテレビ、舞台で活躍中。趣味・特技はガーデニング、日舞、乗馬。

クラシックカーの運転方法(1)

ベンツ パテント モトールヴァーゲンの運転方法

今号より、クラシックカーの運転方法をご紹介します。初回はガソリン自動車の第1号と言われている3輪自動車のベンツ パテント モトールヴァーゲン(1886年)です。フライホイールを手で回してエンジンをかけ、レバー(シフト、ブレーキ兼用)を前に倒して前進、走行し、レバーを後に引いてブレーキをかけます。前進一段のみで後進(バック)はありません。

塚田 光雄



エンジンをかける準備

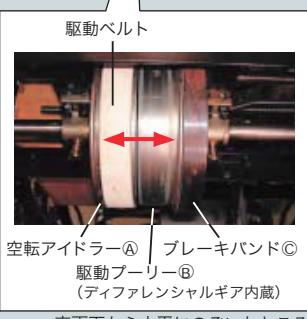
- ①混合比調整バルブを回して、穴が二つ程見える位置にセットする



- ②ブレーキレバーを最後方に引いてパーキング位置にする
(車両が動かないように車輪をロックする)



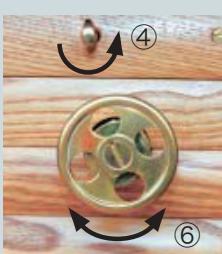
- ③オイラーのオイル量と滴下量を点検する
(上部ノブを起しオイル滴下量を調整)
(オイル不足によるエンジン焼付き防止)



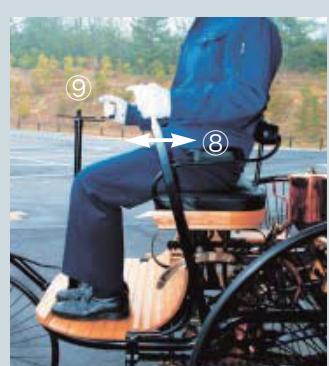
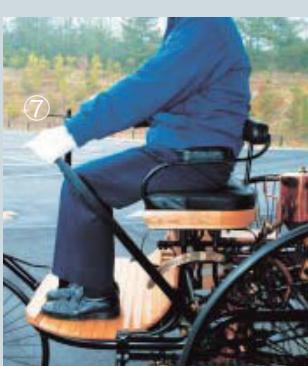
- レバー位置に応じて駆動ベルトを移動
- レバーを前に倒すとブレーキが解除されるとともに駆動ベルトがⒶからⒷに移動し走行ができる
 - レバーを後方に引くとブレーキがかからるとともに駆動ベルトがⒷからⒶに移動し減速・停止ができる

エンジンをかけ、走行

- ④イグニッションスイッチを左に回して電源を入れる
⑤フライホイールを勢いよく右回転(時計方向)に回してエンジンをかける(皮手袋を使い、巻き込み・反力に気をつける)



- ⑥混合比調整バルブを回して空燃費を調整し、滑らかなエンジン回転にする
⑦発進時はシフトレバーを前方にゆっくりと倒しながら発進し、エンジンは定速回転で使用する
⑧減速時はシフトレバーをニュートラル位置に戻すか軽くブレーキをかけてスピードを調整する



- ⑨ティラー(棒ハンドル)で舵をとり、運転をする
⑩車両停止時にはブレーキレバーをゆるやかに後方に引いてブレーキをかける
⑪イグニッションスイッチを右に回して電源を切り、エンジンを止める
⑫オイラー上部のノブを倒し、オイルの滴下を止める

ダイハツオート三輪車 (SA-6型) のレストレーション

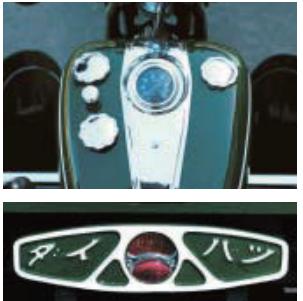
欧米に比べ四輪車の普及が遅かった日本では戦前から昭和30年代にかけて、小回りが利き狭い場所への出し入れの容易さや、四輪車の3分の1程度の低価格というメリットなどからオート三輪車が全盛期でした。SA-6型は、1930年(昭和5年)からオート三輪車の生産を開始し、戦前オート三輪車のトップメーカーであった発動機製造株(現ダイハツ工業株)が1937年に製造した当時の人気モデルです。(常設展示しておりません)

沖野 嘉幸

レストア前 (寄贈者 早川東助氏)



レストア完成後 (全長2795mm 全幅1200mm 全高1200mm 軸距離1860mm)



故障のため使用されなくなつてから、40年近くそのままの状態で倉庫に保存されていたので、車両全体に錆がひどく発生し、オリジナルの塗色が判別できず、燃料タンクはボロボロに腐食して穴があくなどしていました。しかし、破損した状態ではあってもオリジナルのパーツが多数取り付いていたため、それらの部品は出来るだけ補修して活かすように努めました。

エンジン関係

レストア前のエンジン
欠品がほとんど無く、オリジナルパーツがついているエンジンを降ろし分解
ピストン異常なしインテーク&エキゾーストバルブ関係
異常なし

分解整備後エンジンを組み付けた状態

シャシー関係



荷台等のボディを外しシャシーフレームに分解

トランスミッションを分解整備
グリースオイルがたっぷり入っており、ギヤー部品異常なし

デフギヤーを分解整備



フロントサスペンションのコイルスプリングを分解

燃料タンク



燃料タンクを取り外すと腐食して穴があいている



サンドblastにて錆を除去した後、腐食部分を切り取る



切断部分に現物合わせて鉄板から板金成形する



組み付け後、バテ仕上げで成形する

その他の部品



オリジナルのキャブレターが車両に取り付けられていた状態



取り外して分解中にアルミ部分が破損したため、同じタイプのパーツを捜し分解整備して組み付け

運転席シート
当時のままの牛革である

オリジナル牛革を活かし、成形し直して縫製仕上げ

名士と自動車 (5) その功徳を知りたる人々の言

このコーナーは、4回にわたって明治の雑誌『グラフィック』誌に掲載された名士と自動車を紹介してきた。今回はその最終回として、さまざまな分野で活躍した明治の政・財界の人々が、どのようにクルマを活用し、いかなる自動車觀をもっていたかをまとめて紹介しよう。

西川 稔

1. 大いに自動車を用ひる気風を

後藤新平 (元東京市長) ハンバー (イギリス)

「自動車は時間の貴重なること、時間の経済的に費さるべきことの活教訓である。日本人は大に自動車を用ひる気風が起るやうにならねばならん。又、実際に自動車を用ひねば用の足りん



様にならねばいかん。自動車がぜいたく物の様に思はれたり、自動車に対して嫉妬を起したりする連中が、社会の各方面に累々たる今日の状況では、日本はまだまだ駄目だ。」

2. 一人で十人前の仕事が出来る

日比谷平左衛門 (実業家) ハンバー (イギリス)

「之を利用すると、貴重の時間を活用して一人で十人前仕事も出来るのである。即ち時を化して金となす事が出来るのである。

自動車の盛んに利用せらるるのには、即ち社会の活動を示す所以で、社会の活動は即ち以て國富の増進を^{謀く}する事が出来るのである。」



3. 途中の時間を見ない

根津嘉一郎 (実業家) ルノー (フランス)

「私が自動車を買ったのは、贅沢の為ではない。平生、繁忙な要

務を敏速に弁ぜんが為である。私は、自動車に乗る様になってから、殆んど途中の時間を見ない。従つて約束の時間を違へる様な事は全くない。」



4. 自動車の功徳大なるを知る

三井八郎右衛門 (実業家) デイムラー (イギリス)

「私は一昨年、歐州へ行って七ヶ月方々を見物した。誠に僅かの時間であったが、至る処自動車を乗り廻した為めに、案外多くの見物が出来た。馬車ではとても其の半分程も見物は出来まいかと思ふ。そこで自動車の功徳の大なることを知って、始めて自動車を買って帰ろうと云ふ気になつて、デイムラー会社に注文したのが、今乗つてゐるのである。」



5. 一番堅牢なるは独逸製

原六郎 (実業家) ロイト (ドイツ)

「自動車の一番廉価で経済的なのは米国製であるが、一番堅牢



なのは独逸製である。元値が高い上に関税が高いので、中々費用はかかるが少い時間で多くの仕事が出来るといふ点から考へると敢て必ずしも高価とばかりは云へまい。」

6. 品性高い運転手の養成を

鹽原又作 (実業家) フォード (アメリカ)

「自動車は次第に増加して来るが、養成所は未だ設立せられな

い。運転手の品格の如何に依つては、自然種々の悪評が自動車使用者に浴せられる。今後の運転手は、運転に習熟するばかりでなく、其品性において高い処がなくてはならぬ。」





試乗会



絵付け(イメージ)



プラモデル製作



ペーパークラフト

予告

入館者累計350万人記念 「サマーメモリー2005」開催!

夏休み期間に合わせてイベントを開催します。今回は愛知県陶磁資料館とのタイアップ企画も! ご家族、お友達お誘い合わせの上、ぜひ、ご来館ください。

●8月11日～15日

- らくらく絵付け体験(有料)
専用マーカーで小皿やマグカップに絵付け
- トヨタ2000GTプラモデル製作(有料)
スピードトライアル車のプラモデル
- セリカLB(1973)のペーパークラフト
- 1950年代アメリカ車&ジブニー試乗会
- モリゾー&キッコロ撮影会

●7月23、24、30、31日

- 8月6、7、20、21、27、28日
(毎週土日: 除く8/13、14)
- 陶芸絵付け教室(有料)
陶磁資料館の指導員が丁寧に教えてくれます
- セリカLB(1973)のペーパークラフト
- モリゾー&キッコロ撮影会(7月23、24日を除く)



開催中

新館3階ギャラリー 「クルマの博覧会 ～モーターショーポスター展～」

新館3階ギャラリーでは、3月25日(金)～8月28日(日)まで、19世紀末～20世紀初頭のモーターショーポスターを展示しています。1895年にフランス・パリで開かれた世界初のクルマの博覧会「モーターショー」のポスターを含め、22点のポスターや書籍、模型などをご紹介しています。



募集

T型フォード運転講習会のご案内

T型フォード運転講習会の受講者を募集します。(各コース3名、雨天中止)

実施日: 10/20、11/10

時 間: ①9:30～12:00、②13:30～16:00

受講資格: 普通自動車以上の免許保有者で常時運転している方

受講 費: 5000円(当日微収)

申込み方法: 往復はがきに希望日と時間、②郵便番号、住所、氏名、年齢、性別、電話番号、③免許証の種類と取得日、④運転歴と現在の運転状況を明記のうえ希望日の10日前に必ず「T型フォード運転受講」係まで。

1枚のはがきにつき1名1コースの申込みでお願いします



募集

バックヤードツアー参加者募集

好評のトヨタ博物館バックヤード(車両収蔵庫)見学会を再開します。タッカーやベンツ300SLなど普段見ることができないクルマをこの機会にぜひご覧ください。

実施日は9/25、10/9、11/13(いずれも日曜日)

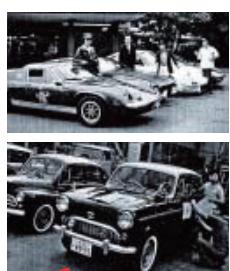
午後1時30分から45分程度(要入館料)

お申込みは往復はがきに、希望日と住所、氏名、電話番号、同伴者数を明記の上「バックヤードツアー係」へ(毎回先着10組まで)



トヨタ7、FISCOを走る

4月10日、富士スピードウェイのオープンニングイベント「リニューアルカーニバル」にて当館のトヨタ7(1969)が走行、ニッサンR382とともに迫力あるサウンドを響かせながらデモ走行を行ない、来場者から盛んな歓声を浴びていました。



募集

企画展 写真募集

来年1月4日から企画展「一枚の写真 思い出のクルマ」(仮題)を開催します。それに際し皆さまがお持ちの写真を募集します。クルマにまつわる楽しい思い出やエピソードを交え、展示紹介したいと計画しています。

募集内容: 写真(画像データ可)と200字程度の説明文

受付期間: 8月初旬～10月末

詳細は次号館だより、ホームページ(8月初旬～)をご覧下さい。お問い合わせは郵便またはFAXで「学芸グループ杉浦」までお願いします。

〒480-1131 愛知県長久手町 トヨタ博物館

FAX 0561-63-5159



4力国語でパネル表示

3月より、館内の案内パネル、展示車両解説パネルを日・英・中・韓の4力国語表示にいたしました。また、ご見学リーフレットは16カ国語ご用意しています。

●ご見学リーフレットの言語

日・英・中・韓(繁体字)・韓・ドイツ・フランス・イタリア・ロシア・スペイン・ポルトガル・アラビア・タイ・インドネシア・ベトナム・マレー



NEW

オリジナル・メモパッド

当館の展示車両を立体的にあしらったメモパッドが登場しました。トヨダAA型乗用車、ドーラージュD8-120、トヨタ2000GTの3種類です。(各400円・税込み)

お問い合わせはミュージアムショップまで

TEL & FAX: 0561-63-5161

e-mail: museum-shop@toyota-ep.co.jp

Back

Next

